



TORINO E L'INDUSTRIA AUTOMOBILISTICA

Torino, Biblioteca civica centrale
(26 aprile – 10 e 24 maggio 2017)

Lezioni a cura del prof. Aldo Enrietti

Senior civico

già docente di Economia industriale
presso l'Università degli Studi di Torino

Indice

26 aprile: *dalla carrozza all'auto*

10 maggio: *i protagonisti dell'auto a Torino*

24 maggio: *dal primo dopoguerra agli anni Settanta*

Bibliografia

TORINO E L'INDUSTRIA AUTOMOBILISTICA

ALDO ENRIETTI

SENIOR CIVICO TORINO

1. DALLA CARROZZA ALL'AUTO

Biblioteca civica centrale, Torino 26 Aprile 2017

Guardando al titolo, i temi sono due,

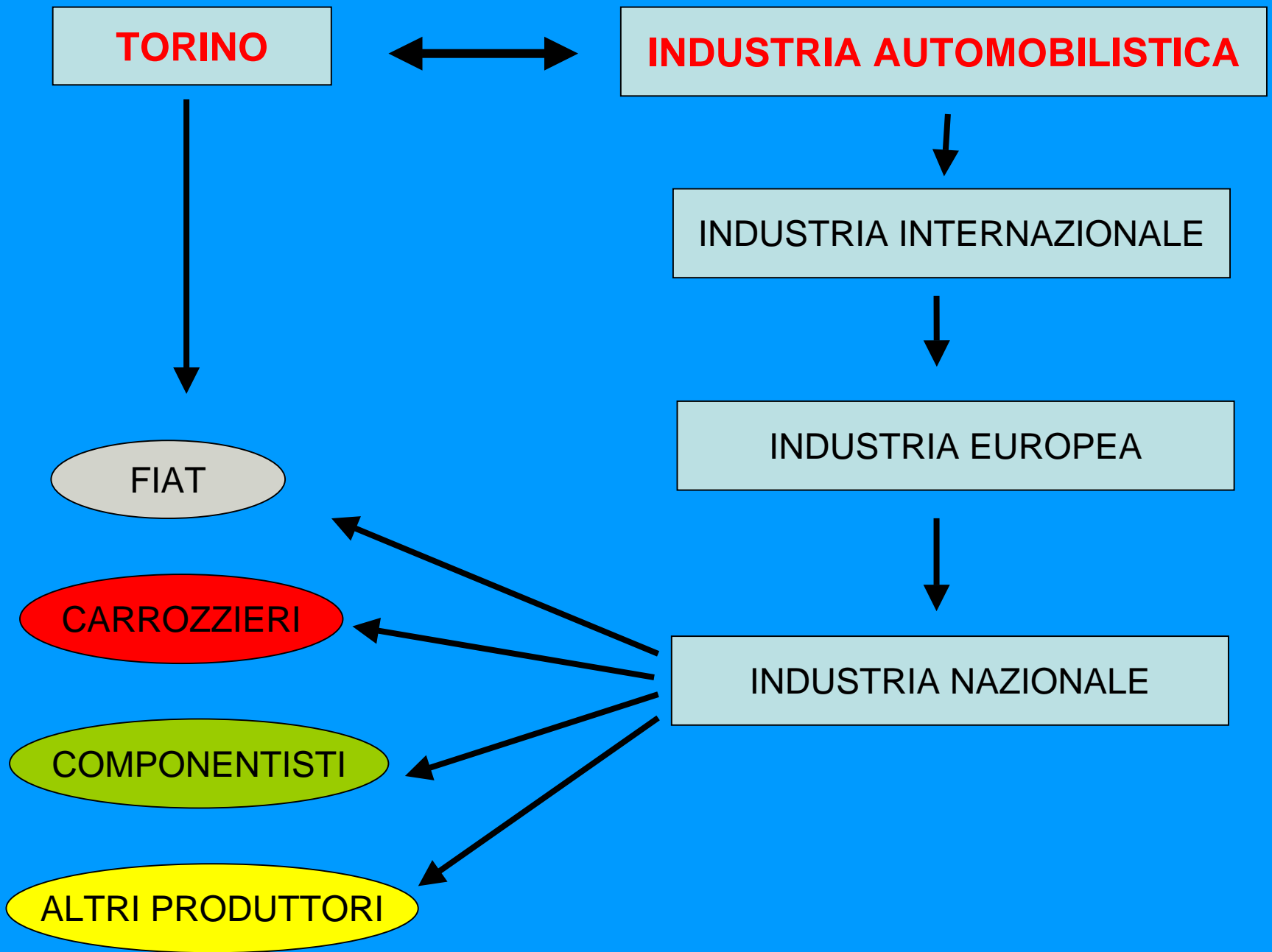
- **Torino**
- **l'industria automobilistica**

Per Torino i soggetti coinvolti sono diversi:

- **i produttori di auto (tra cui FIAT)**
- **i carrozzieri**
- **i componentisti**

L'industria automobilistica va vista sotto tre angolazioni:

- **L'industria internazionale**
- **L'industria europea**
- **L'industria italiana**



L'APPROCCIO E' PREVALENTEMENTE DI CARATTERE STORICO E LA PRESENTAZIONE SI ARTICOLA IN TRE PUNTI

1.1 L'AUTO COME PRODOTTO

1.2 L'INDUSTRIA AUTOMOBILISTICA NEGLI USA E IN EUROPA

1.3 L'INDUSTRIA AUTOMOBILISTICA IN ITALIA E A TORINO

1.1 L'AUTO COME PRODOTTO

Nasce per sostituire la trazione animale e si è servita, di volta in volta, di motori diversi a seconda dei sistemi di alimentazione

Il primo prototipo funzionante è del 1769 ed ha un **motore a vapore**: il **carro di CUGNOT** era in grado di trainare 4 ton. di peso



Gli sviluppi del motore a vapore furono tali che già nel 1828 le città di Londra e Bath erano collegate da autobus, appunto a vapore

Durante il 1800 si svilupparono ricerche sia per il **motore** endotermico che per quello **elettrico**: quest'ultimo si dimostrava assai performante, al punto che **nel 1899 Camille Jenatzy superava i cento km/h con *La Jamais Contente***



Bisogna aspettare la fine del secolo XIX per vedere le prime vetture circolanti

Un salto in avanti nella motorizzazione avvenne nel **1876 grazie a Nikolaus August Otto, inventore del primo motore a combustione interna a quattro tempi.**

Nel 1885 Daimler ne installa uno di dimensioni più ridotte sul telaio di una motocicletta

Daimler Reitrad



Nel 1892 Rudolf Diesel brevettò un nuovo modello di motore (che migliorava il grado di efficienza del ciclo Otto), il che preludeva alla costruzione del primo motore Diesel.

Nel 1894, in Germania, Benz realizzava la Velo, prima automobile al mondo prodotta in serie

Le prime imprese furono francesi (Panhard & Levassor, Peugeot, De Dion) e tedesche (Benz e Daimler); nel 1894 Enrico Bernardi realizzava il suo veicolo a tre ruote con motore a benzina e, per produrlo, nello stesso anno veniva fondata la Miari & Giusti, prima fabbrica italiana di automobili.

Le prime case automobilistiche avevano un carattere artigianale e la diffusione dell'auto passava attraverso competizioni per facoltosi amatori. Soprattutto in Europa **l'auto viene costruita su misura per il cliente, da qui la diffusione dei carrozzeri.**

Le origini dei produttori sono disparate:

- Panhard & Levasseur costruiva macchinari per la lavorazione del legno,
- Peugeot operava nelle lavorazioni metallurgiche e nella produzione di biciclette,
- Opel e Adler in Germania erano produttori di biciclette.

Il mercato è necessariamente molto limitato:

nel 1895 circolavano 350 vetture in Francia e 75 in Germania.

1.2 L'INDUSTRIA AUTOMOBILISTICA NEGLI USA E IN EUROPA

Se dal **punto di vista tecnologico l'Europa presenta un vantaggio iniziale sugli USA**, lo sviluppo in termini di volumi prodotti sovverte la gerarchia iniziale.

La differenza è nel tipo di mercato a cui si rivolgono le case auto e quindi di organizzazione della produzione:

In Europa domina una visione per cui **l'auto è un sofisticato giocattolo per persone facoltose, prodotto in modo artigianale e destinato alle corse**, mentre negli

Negli USA diventa presto dominante la visione **dell'auto come mezzo di lavoro e svago che deve essere prodotto industrialmente**

1.3 L'INDUSTRIA AUTOMOBILISTICA IN ITALIA E A TORINO

Nel 1894 il prof. Bernardi costruì una vetturessa tre ruote, e poi a quattro, che da quell'anno al 1904 percorse circa 60.000 km. Il suo motore a benzina era all'avanguardia



Nel 1898 i milanesi Prinetti e Stucchi costruirono un'auto progettata da un tecnico che diventerà famoso in Francia, Ettore Bugatti;

nel 1898 a Torino, Michele Lanza, produttore di candele, fonda la Fabbrica di Automobili Michele Lanza e produce la prima auto italiana a quattro ruote

Presto Torino diventa il centro dell'industria italiana

Imprese automobilistiche a Torino

1901	2
1905	12
1906	24
1907	32
1908	26
1910	6

Fonte: **Pierre Gabert, TURIN VILLE INDUSTRIELLE**, Presses Universitaires de France, PARIS 1964

Nel 1907 le 32 imprese torinesi erano circa il 40% delle 71 italiane, di cui 15 a Milano; occorre aggiungere 6 carrozzerie sulle 19 in Italia

PERCHE' TORINO AL CENTRO DELL'INDUSTRIA AUTO?

Una serie di fattori convergenti:

Competenze presenti sul territorio:

- Presenza di Carrozzeri
- Forza lavoro specializzata nelle imprese legate alle commesse pubbliche (arsenale e produzione militare, ferrovie, manifattura tabacchi) e nel metallurgico
- Sviluppo di un ceto imprenditoriale interessato all'industria, formato sia da borghesi che da nobili
- Scuole specializzate: la Scuola di Applicazione per Ingegneri, poi diventato nel 1906 Politecnico; Regia Scuola di Artiglieria; Scuole Tecniche Operaie San Carlo
- Tradizionali rapporti con la Francia e collegamenti ferroviari (traforo del Frejus è del 1871)

Condizioni ambientali e ruolo del pubblico:

- **Disponibilità di energia idraulica a basso costo grazie ai fiumi**
- **Amministrazione comunale che investe in nuove strutture;**
 - nella **fornitura di energia elettrica** (nel 1905 nasce l'AEM) che permette alle imprese di avere energia a basso costo e di abbandonare le rive della Dora;
 - nella **rete di trasporto pubblico**
- **Agevolazioni fiscali per imprenditori nazionali ed esteri**

Cambiamenti economici e amministrativi che hanno messo in difficoltà Torino nella seconda metà dell'ottocento:

- **spostamento capitale a Firenze**
- **crisi economica del 1887-1894 a seguito della guerra doganale con Francia**
- **crisi di attività tradizionali negli anni '70, come la seta, che a Torino aveva una forte peso**

Nonostante la crisi, Torino registra una forte crescita degli addetti del metalmeccanico

Branches d'industrie	1861	1881	1898
Alimentation.....	6 337	5 880	7 010
Bois et ameublement	5 205	7 520	8 016
Chimie	2 616	1 173	
Construction	369 (1)	4 306	7 200
Cuir et peaux	1 357	2 007	2 990
Métal-mécanique	5 925	10 168	14 120
Textile	2 938	5 532	9 840
Vêtements	23 919	26 554	31 730



Fonte: **Pierre Gabert, TURIN VILLE INDUSTRIELLE**, Presses Universitaires de France, PARIS 1964

Composizione % del 1898

Alimentari	7010	8,7%
Legno e mobili	8016	9,9%
Costruzioni	7200	8,9%
Cuoio e pelli	2990	3,7%
Metalmeccanica	14120	17,5%
Tessile	9840	12,2%
Abbigliamento	31730	39,2%
Totale	80906	100,0%

Metalmecanico con elevata presenza attività legate all'esercito:

nel 1889 sono impiegati ne

• la Fabbrica d'armi	- 879 operai,
• l'Arsenale	- 716
• il Laboratorio di precisione	- 706
• le Fonderie militari	- 454
Totale	2755 cioè il 20% del totale

Eguale forte presenza artigianato:

nel 1881 su 68.870 addetti all'industria solo 22.000 lavorano in stabilimenti industriali, cioè il 30%;

il 70% sono artigiani.

Ci sono però imprese private di media dimensione (oltre 200 addetti):

- **Diatto,** vagoni e carri metallici,
- **Michele Ansaldo,** macchine utensili, (futura Grandi Motori)
- **Società Nazionale Officine Savigliano (SNOS),** materiale ferroviario, carpenteria
- **Nebiolo,** macchinario per la stampa
- **Incet,** cavi sotterranei
- **Fornara,** cavi non isolati
- **Laurenti,** lime
- **Poccardi,** fonderie

L'INDUSTRIA AUTOMOBILISTICA A TORINO

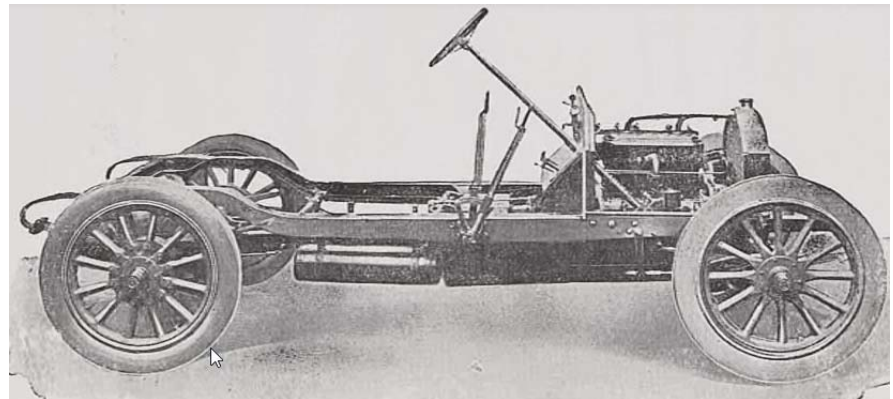
CARROZZIERI:

molti “carrozzai” o “carradori” specializzati nella lavorazione del legno nella carrozzeria **contribuiscono a trasformare le prime automobili da carrozze a motore in un'un'idea complessiva dell'automobile: lavorano su commessa.**

Alcuni entrano direttamente nella produzione in proprio di vetture. Altri «vestono» i telai prodotti da case auto

SCAT

Châssis 15 × 25 HP e 25 × 35 HP,
tipo 910, muniti di avviamento
automatico brevettato garantito
dalla Fabbrica



Le **auto prodotte sono di lusso**, per una clientela nobile e ricca, interessata allo status symbol e alle corse. Erano **'pezzi unici'** (l'azienda costruttrice consegnava prevalentemente al cliente il solo telaio nudo) e il cliente interveniva nei dettagli costruttivi, nella scelta della carrozzeria, nella dotazione di accessori.

Nella prima fase i motori sono importati dalla Francia.

Nel **1900 si tiene a Torino la prima edizione del Salone dell'auto**, all'inizio vetrina di prototipi e auto di lusso

Nel **1904 circolavano a Torino 145 auto** che diventano **2013 nel 1910**

Aumento dei residenti a Torino:
dai **319.668 abitanti del 1898**, si passa ai **415.667 del 1911 (+30%)**
con immigrazione dalle campagne

Il problema della **qualificazione professionale dei lavoratori** incominciava a porsi con urgenza; il numero degli allievi delle scuole professionali in dieci anni aumentò di cinque volte : dai **1.046 del 1902 ai 5.227 del 1912**

COSTRUTTORI DI AUTO A TORINO

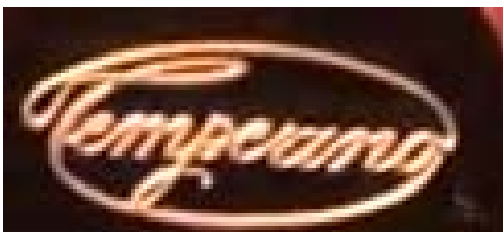
Nell'arco di poco più di un decennio nascono una quarantina di imprese, molte con una vita piuttosto breve

1	Aquila Italiana	1905 1917
2	Bender & Martiny	1899 1903
3	Ceirano & C.	1898 1901
4	Fratelli Ceirano	1901 1903
5	Matteo Ceirano & C. Marca Itala	1903 1904
6	Itala	1904 1934
7	Junior	1905 1909
8	SCAT	1906 1914
9	Chiribiri	1910 1916
10	Fratelli Diatto	1835 1905
11	Diatto A. Clément	1905 1909
12	Società Officine Fonderie Frejus Vetture Diatt	1909 1918
13	Emanuel di A. Rosselli	1899 1904
14	FERT	1905 1906
15	Fiat	1900
16	Fides	1905 1911
17	Flag	1905 1908
18	G. Pallavicino di Priola	1904 1905
19	Gallia	1904 1905

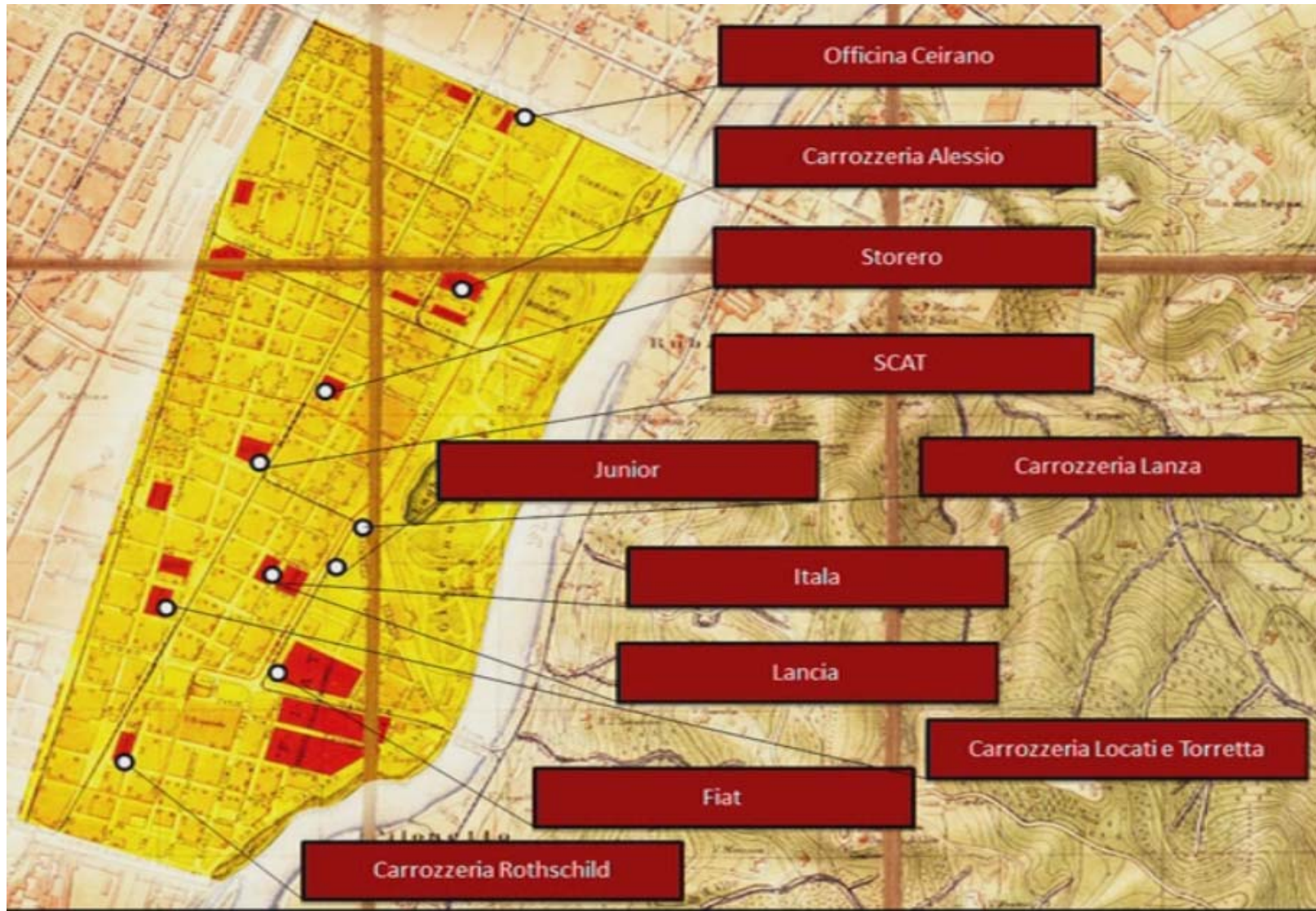
20	Ing. A. Faccioli	1902 1906
21	Società Faccioli Ferro Rampone	1906 1908
22	Invicta	1903 1906
23	Krieger	1905 1906
24	Lancia	1906 1968
25	Lux	1906 1907
26	Mantovani Carlo & C.	1903 1906
27	Mirabilis	1906 1907
28	Officina Meccanica Michele Ansaldi	1884 1906
29	Officine Meccaniche Beccaria	1905 1915
30	OMT	1907 1913
31	Padus Fabbrica Automobili S. A.	1906 1908
32	Peugeot Croizat	1905 1907
33	Quagliotti	1904 1904
34	S.A. Automobili Marengo	1907 1909
35	SALR	1906 1913
36	SPA	1906 1947
37	Stabilimenti Farina	1910 1930
38	STAE	1907 1913
39	STAR	1903 1912
40	Taurina	1902 1908
41	Temperino	1907 1924

nate		
< 1900	1901-06	1907-10
12,2%	70,7%	17,1%

Fonte: <http://www.storiaindustria.it/home/>



FORTE CONCENTRAZIONE TERRITORIALE: INDUSTRIA AUTOMOBILISTICA A SAN SALVARIO



Fonte: <http://www.storiaindustria.it/home/>

AUTO

1	Bender & Martiny poi Invicta	Via Saluzzo 88	1899-1906
2	Ceirano G.B. - Welleyes	Corso Vittorio Emanuele 9	1898-1899
3	Ceirano F.Ili	Corso Vittorio Emanuele 9	1901-1904
4	Emanuel ing. Rosselli	Via Nizza 29	1899-1904
5	F.Ili Ceirano	Corso Vittorio Emanuele 9	1901-1903
6	FIAT	Corso Dante	1899 ad oggi
7	GALLIA	Corso Vittorio Emanuele 9	1905-1907
8	ITALA	Via Petrarca 29/31	1904-1934
9	JUNIOR	Corso Massimo d'Azeglio 56	1905-1909
10	LANCIA	Via Ormea, via Monginevro	1906 ad oggi
11	LUX	Corso Valentino 2	1906-1907
12	Matteo Ceirano	Corso Vittorio Emanuele 21	1903-1904
13	Peugeot -Croizat	Corso Massimo d'Azeglio 58	1905-1907
14	S.C.A.T., Società Ceirano Automobili Torino	Via Madama Cristina 66,	1906-1932

Rappresentano il 22% delle imprese auto nate a Torino ma il 36% di quelle nate entro il 1906

Fonte: Archivio storico Museo dell'Auto di Torino

CARROZZIERI

1	Alessio	Via Orto Botanico, TORINO	1899	1930
2	Locati & Torretta	Barriera di Nizza, TORINO	1899	1914
3	Viarengo & Filipponi	Via Canova 7, TORINO	1904	1924
4	Christillin	Via Nizza 94, TORINO	1905	1908
5	Conrotto & C.	Via Nizza 94-96, TORINO	1906	1915
6	Rossi e Bussolotti	Via Petrarca 10, TORINO	1906	1909
7	Rotschild	Via Madama Cristina TORINO	1906	1911

Rappresentano il 13,4% dei carrozzieri nati a Torino ma ben il 35% di quelli nati entro il 1906

Fonte: Archivio storico Museo dell'Auto di Torino

TORINO E L'INDUSTRIA AUTOMOBILISTICA

ALDO ENRIETTI

SENIOR CIVICO TORINO

2. I PROTAGONISTI DELL'AUTO A TORINO

Biblioteca civica centrale, Torino 10 maggio 2017

Un primo caso è quello dei fratelli Ceirano, di origini cuneesi; l'elemento di spicco è GIOVANNI BATTISTA CEIRANO

Nel 1888, iniziano a costruire **biciclette dal marchio "Welleyes"**

Sul finire del 1898 viene fondata la "**Accomandita Ceirano & C.**" che si propone di **costruire automobili**. Verrà prodotta una vettura ancora con marchio "Welleyes" dotata di un piccolo motore bicilindrico (663 cc) e cambio a due velocità, progettata dall'ing. Aristide Faccioli e che riscuote un certo successo.



Della produzione industriale se ne occuperà la FIAT, alla quale Giovanni Battista Ceirano cede, per 30000 lire, brevetti, progettisti, tecnici e maestranza nel 1899

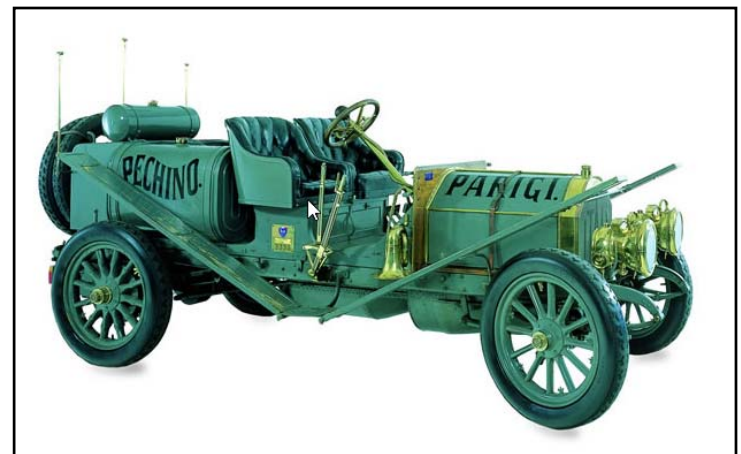
L'attività dei Ceirano continua, prima con la costituzione della **Fratelli Ceirano** e poi, nel 1903, della **Matteo Ceirano & C.**, poi **Itala**.

Itala si dedica alle corse sportive, ottenendo risultati prestigiosi (vittoria della Coppa Florio nel 1905 e **primo posto alla Pechino – Parigi nel 1907**)

Tutto nacque il 31 gennaio 1907 con un lapidario annuncio sul quotidiano francese Le Matin: « **Quello che dobbiamo dimostrare oggi è che dal momento che l'uomo ha l'automobile, egli può fare qualunque cosa ed andare dovunque. C'è qualcuno che accetti di andare, nell'estate prossima, da Pechino a Parigi in automobile? »**

EQUIPAGGIO:

principe Scipione Borghese e dal suo chauffeur Ettore Guizzardi, l'inviato speciale del *Corriere della Sera*, Luigi Barzini.





DURATA: 10 giugno – 10 agosto 1907 - LUNGHEZZA 16000 km.
DISTACCO DAL SECONDO: 20 giorni

Nata nel 1904, grazie a Giovanni Ceirano, nasce la **Junior**, si specializza nella produzione di automobili affidabili, robuste e semplici da guidare.

Nel 1906 Giovanni Ceirano fonda la **Società Ceirano Automobili Torino (SCAT)** che si dedica alla fabbricazione di automobili sportive

Fonte: <http://www.storiaindustria.it/home/>

VINCENZO LANCIA

Nasce in Val Sesia nel 1881 da una famiglia dell'alta borghesia. La famiglia possiede una residenza a Torino in corso Vittorio Emanuele, nel cui cortile si trova la fabbrica dei **Ceirano**; **Lancia viene assunto come tuttofare.**



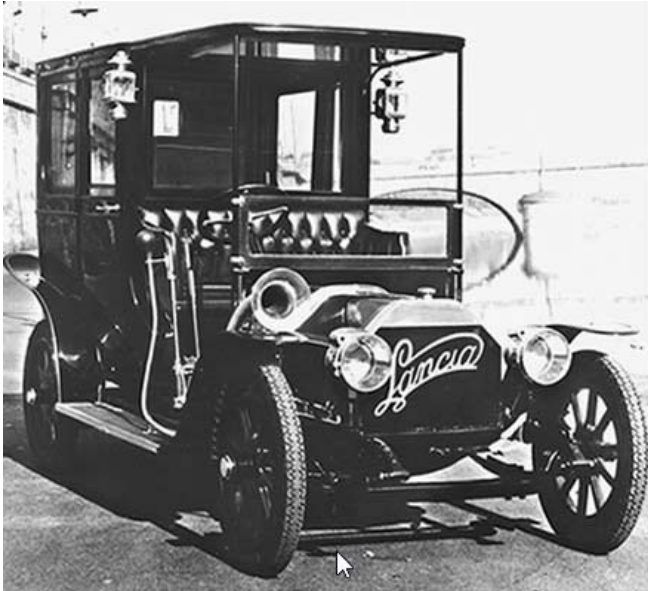
Quando l'impresa Ceirano viene assorbita da **Fiat**, Lancia è **assunto a 19 anni come capo collaudatore** per poi diventare anche pilota di auto da corsa.

Nel 1906, Vincenzo Lancia decide di unire la competenza che ha imparato da Ceirano e la visione industriale che ha assimilato alla FIAT e **crea la Lancia & C. con l'idea di costruire automobili innovative a livello meccanico e tecnologico.** La prima sede è in un edificio occupato sino a qualche mese prima da un'altra fabbrica automobilistica torinese, la Itala, in via Ormea.

Il primo stabilimento Lancia (1906)



Le qualità innovative si manifestano già con il primo prototipo del 1907, che diventerà il **modello Alfa**: telaio basso e leggero, trasmissione a cardano invece che a catene, motore più potente e veloce: 14 CV a 1450 giri, mentre i motori dell'epoca non superano i 1000 giri al minuto.

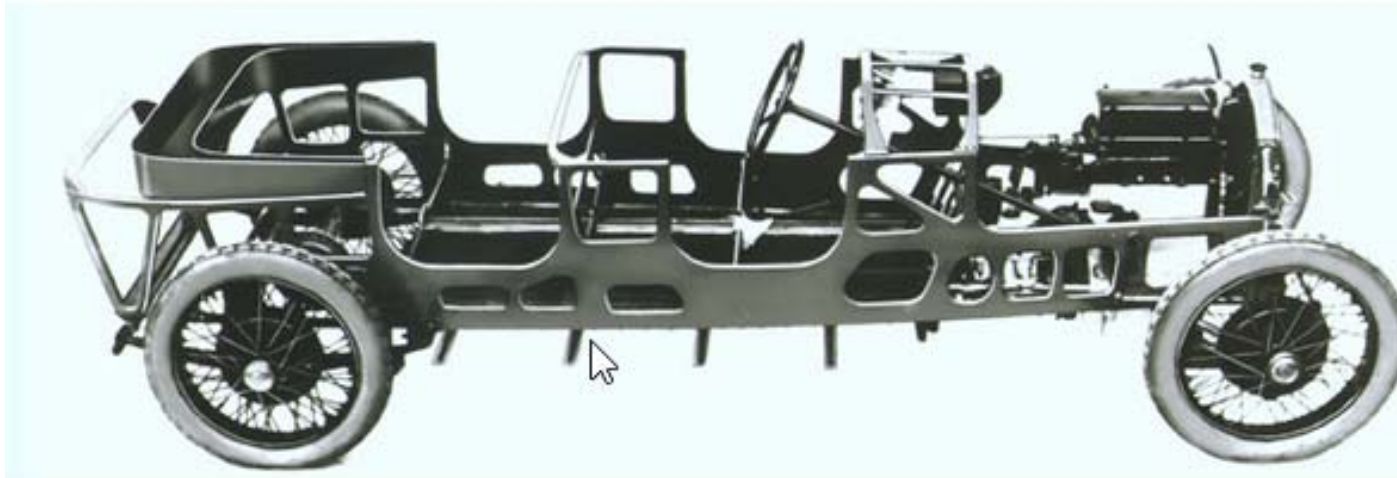


I più importanti **brevetti Lancia** :

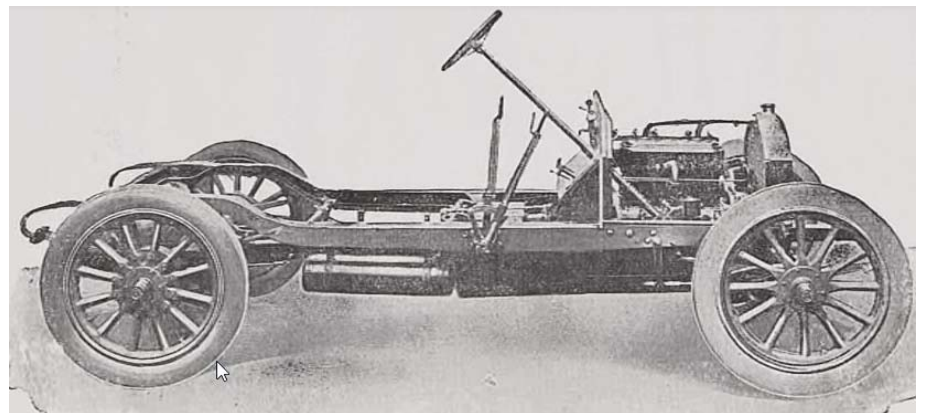
- nel 1915 il motore a scoppio coi cilindri a V;
- nel 1918 il motore a scoppio con 8 cilindri a V;
- nel 1921 l'avantreno a ruote indipendenti
- nel 1924 la carrozzeria portante.

Sono innovazioni decisive per la storia dell'automobile.

CARROZZERIA PORTANTE LANCIA

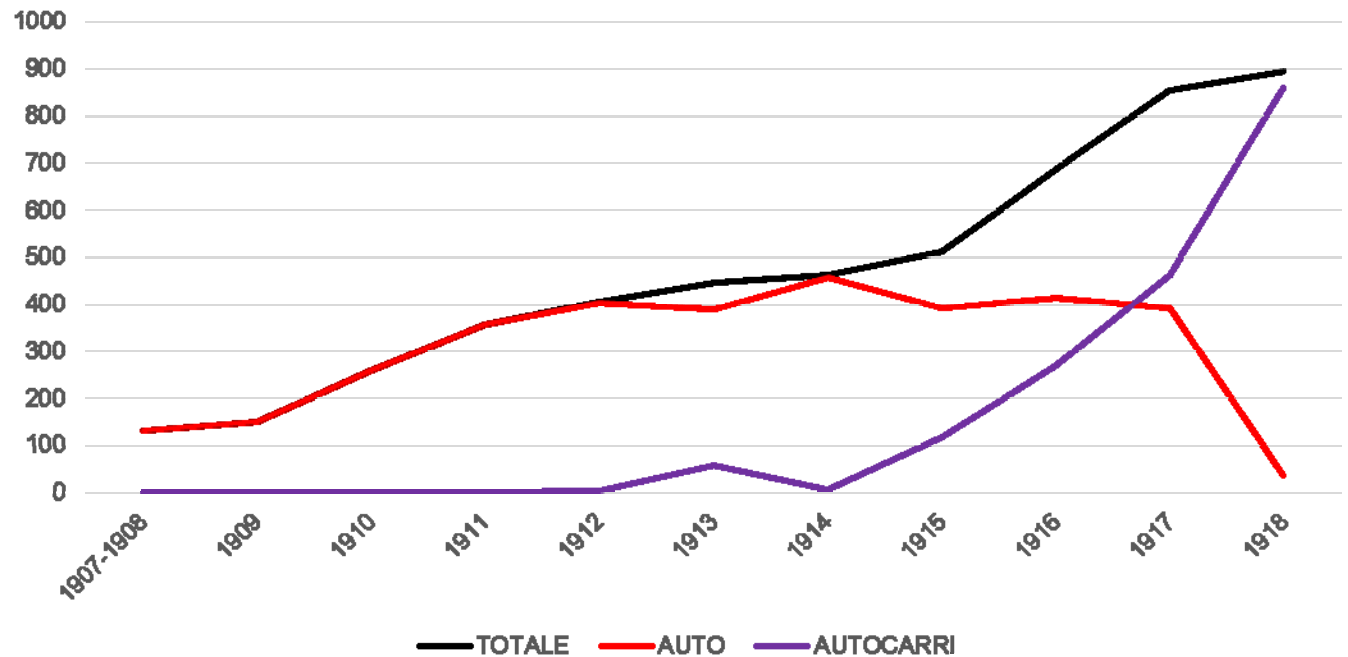


TELAIO TRADIZIONALE (CHASSIS)



LANCIA	TOTALE	AUTO	AUTOCARRI
1907-1908	131	131	0
1909	150	150	0
1910	258	258	0
1911	357	357	0
1912	405	402	3
1913	447	390	57
1914	462	457	5
1915	511	393	118
1916	686	415	271
1917	855	392	463
1918	894	35	859

Produzione Lancia



GIOVANNI AGNELLI E LA FIAT

La società nacque l'11 luglio 1899 in una sala di Palazzo Bricherasio; fondatori erano persone della nobiltà (Bricherasio, Biscaretti, Ferrero di Ventimiglia...) e dell'alta borghesia (Agnelli, Scarfiotti, Damevino...) e il Banco Sconto e Sete, che aveva la maggioranza.



Lorenzo Delleani, "I fondatori della FIAT".

1. Damevino, 2. Goria Gatti, 3. Biscaretti di Ruffia, 4. Racca,
5. Cacherano di Bricherasio, 6. Ceriana-Mayneri, 7. Agnelli, 8. Scarfiotti,
9. Ferrero

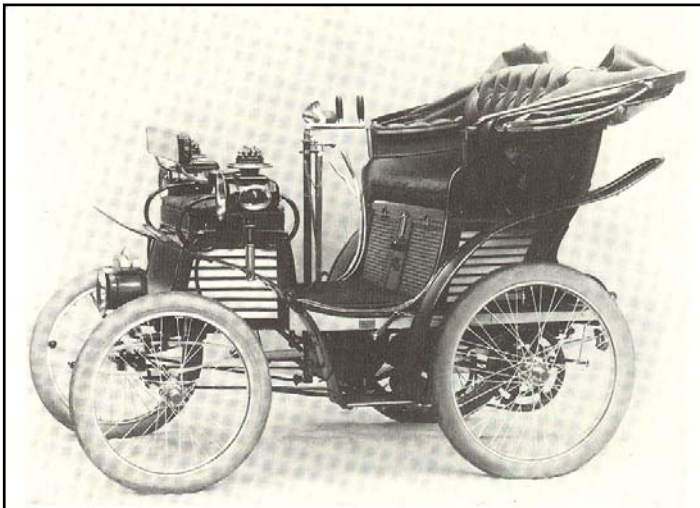
La differenza rispetto alle altre iniziative imprenditoriali dell'auto erano gli **ingenti capitali investiti (800.000 lire, contro poche decine di migliaia)**

Dal punto di vista industriale si poneva una **alternativa**: puntare a

- **modelli originali, artigianali, per una clientela di élite**
- **un produzione meno sofisticata, utilizzando il meglio della tecnologia esistente, per un pubblico più vasto**

La scelta iniziale va nella prima direzione: viene infatti acquisita la società e lo stabilimento della *Accomandita Ceirano & C.* e la prima auto prodotta è la 3 ½ HP, derivata dalla "Welleyes", progettata dall'ing. Aristide Faccioli e costruita artigianalmente dalla Ceirano.

Fiat



**La
Welleyes
di Ceirano**



Dopo pochi mesi viene acquistata un'area di circa 10.000 metri quadrati tra gli isolati compresi tra le vie Marengo, Monti Chiabrera e il **corso Dante**: lo **stabilimento** verrà inaugurato nel 1900.

Di fronte alla necessità della scelta emerge il ruolo di **Giovanni Agnelli** che divenne nel 1901 Amministratore delegato e spinse, nel 1902, per la seconda soluzione e per la progettazione di una vettura completamente nuova.

La sua strategia era di **industrializzare la produzione delle auto**.

La Fiat è una impresa di successo: nei primi anni di vita aumentano sia la **produzione (da 50 esemplari nel 1900 a 268 nel 1904)** sia gli **operai**, il cui numero passa **dai 50 del 1900 ai 500 del 1904, ai 628 del 1906**.

Il successo deriva anche dalle **vittorie nelle corse**, con piloti come Lancia e Nazzaro.

La Fiat esporta nel 1906 il 50% della sua produzione

Ma ci fu anche una **diversificazione slegata all'auto** come l'acquisto nel 1905 del cantiere navale San Giorgio di Muggiano, La Spezia: nasce la Fiat San Giorgio, produce nello stabilimento torinese motori marini e tubi di lancio (l'origine della **Grandi Motori**).

Del 1906 sono i primi studi per la costruzione di **aerei** che voleranno nel 1908.

TORINO E L'INDUSTRIA DELL'AUTO

Gli anni di inizio secolo, fino al 1906-1907, sono anni di grande espansione del numero di imprese automobilistiche a Torino: nel 1907 sono 32

Si sviluppano anche le imprese dell'»indotto» nel torinese:

- 5 fabbriche di pneumatici, fra cui la Michelin,
- 3 di fari,
- 2 di châssis,
- 3 di lubrificanti,
- 2 di ruote

In complesso, a Torino, nel 1906, sono presenti 56 imprese produttrici di materiali ausilari e di accessori per l'automobile → COMPONENTISTICA

Sempre nel 1906, 1.755 persone lavoravano direttamente alla fabbricazione di auto, ma l'indotto era costituito da ben 5.000 addetti, un rapporto di quasi 1 a 3.

3. DALLA CRISI DEL 1907 ALLA PRIMA GUERRA MONDIALE

Le prospettive di rapidi guadagni nell'industria automobilistica favorirono una **vasta speculazione di borsa**: le quotazioni delle azioni Fiat giunsero nel 1906 a 75 volte il loro valore nominale. Ma questo sviluppo non durò a lungo, e nel 1907 si ebbe un rapido crollo delle quotazioni.

1901	2
1905	12
1906	24
1907	32
1908	26
1910	6

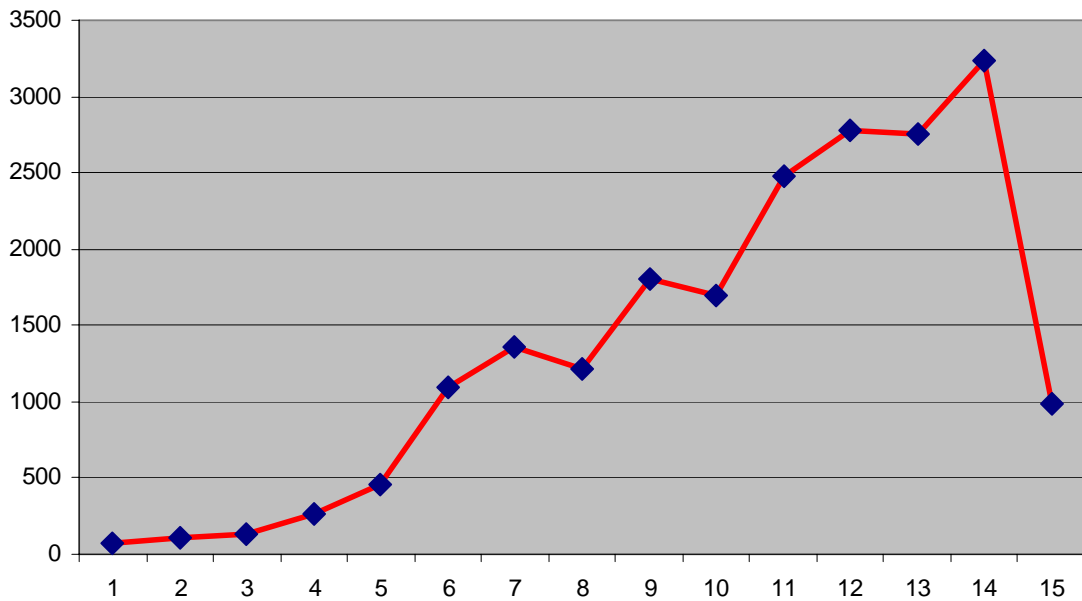
Imprese auto a Torino

La speculazione favorì l'aumento del numero di imprese: nel 1907 esistevano in Italia 71 imprese automobilistiche, quando le vetture in circolazione erano 6.000 per 38 milioni di abitanti, cioè un'auto su 5.500 abitanti, rispetto a una su 981 in Francia e una su 640 in Inghilterra.

Sarà proprio la crisi a determinare una prima **selezione**, da cui emergerà la **figura preminente della Fiat** — sebbene non ancora monopolistica.
 Altre imprese sopravvissute furono: **Rapid, Lancia, Aquila, SPA e Itala.**

FIAT: Nel **1904** su 3.080 veicoli fabbricati tra tutte le case italiane, quelli FIAT sono appena 268 (**8,7%**),
dieci anni dopo sono 3.236, **il 35% di tutta la produzione nazionale.**

Produzione autovetture FIAT



Fonte: ANFIA, Volpato 1999

Anni	ITALIA	FIAT	% FIAT
1901	300	73	24.3%
1902	350	107	30.6%
1903	1.308	132	10.1%
1904	3.080	268	8.7%
1905	8.870	452	5.1%
1906		1.097	
1907		1.365	
1908		1.215	
1909		1.808	
1910		1.698	
1911	5.280	2.474	46.9%
1912	6.670	2.774	41.6%
1913	6.760	2.755	40.8%
1914	9.210	3.236	35.1%
1915	15.420	989	6.4%

CONFRONTO FIAT - LANCIA

	FIAT	LANCIA
1907	1.365	131
1908	1.215	
1909	1.808	150
1910	1.698	258
1911	2.474	357
1912	2.774	402
1913	2.755	390
1914	3.236	457

In FIAT cresce anche la produzione di camion

Anni	Produzione vetture	Produzione v. commerciali	Produzione totale
1900	24	–	24
1901	73	–	73
1902	107	–	107
1903	132	3	135
1904	268	–	268
1905	452	9	461
1906	1.097	52	1.149
1907	1.365	55	1.420
1908	1.215	96	1.311
1909	1.807	41	1.848
1910	1.698	82	1.780
1911	2.474	157	2.631
1912	2.774	624	3.398
1913	2.755	496	3.251
1914	3.236	1.408	4.644

Fonte: Volpato 1999

L'uscita dalla crisi della **Fiat** fu permessa sia dal sostegno di un consorzio tra banche e creditori, sia dall'intervento di una serie di industriali siderurgici interessati al rilancio di Fiat

Nonostante una **inchiesta giudiziaria nei suoi confronti, Giovanni Agnelli** viene confermato nel 1909 amministratore delegato e si dedica a riorganizzare l'impresa.

PECULIARITA' FIAT A INIZIO SECOLO

- Società dotata di **elevati capitali**
- **Alto livello di integrazione verticale**
- **Approccio “industriale” all’auto**: l’obiettivo della Fiat è vendere auto piuttosto che progettare e realizzare auto. In questa direzione si possono **sfruttare le migliori idee della concorrenza (es. radiatore a nido d’ape di Daimler)**: imitazione creativa
- Forte **apertura internazionale** che consente a Fiat di raggiungere elevati volumi produttivi e standard tecnologici pari alla concorrenza

L’approccio industriale si tradusse in Fare come Ford: **puntare alla produzione di serie piuttosto che a quella personalizzata per le élites del modello francese.**

La conseguenza fu la riduzione della gamma dei modelli per aumentare i volumi produttivi sfruttando le economie di scala, nonché il potenziamento della struttura commerciale.

FIAT: PRENDERE ESEMPIO DA FORD

Ridurre i modelli, aumentare la produzione per diminuire i costi

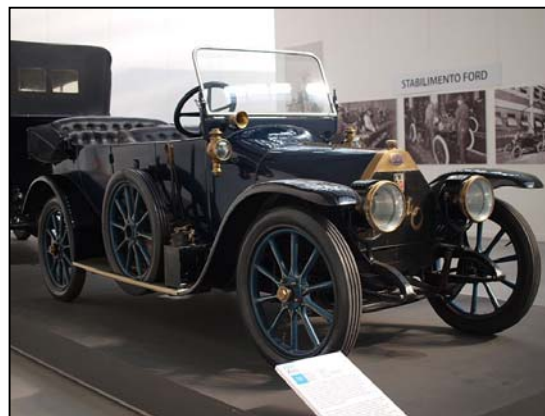
Nel secondo decennio del '900 le vetture costavano in Italia in media 16.000-17.000 lire contro la media americana di 8.000.

TAB. 3. *Livelli di motorizzazione 1907-1930*

Paesi	Veicoli circolanti		Abitanti per veicolo	
	1907	1930	1907	1930
Stati Uniti	143.000	26.749.900	608	5,15
Regno Unito	63.500	1.536.100	640	23,25
Francia	40.000	1.544.100	981	22,73
Germania	16.214	662.700	3.824	55,56
<u>Italia</u>	<u>6.080</u>	245.477	<u>5.554</u>	142,86

Fonte: Bardou *et al.*, *La révolution automobile*, cit., per i dati riferiti al 1907, nostre elaborazioni dagli annuari statistici dei vari paesi per il 1930.

Nel 1912 Fiat lancia la Tipo Zero al prezzo di 8.000 lire, abbassato a 6.900 l'anno dopo: Prodotta fra il 1912 e il 1915 in oltre 2000 esemplari, di struttura meccanica molto semplice, robusta e affidabile. Carrozzeria studiata dagli Stabilimenti Farina, con la partecipazione diretta dell'allora giovanissimo Giovanni Battista "Pinin" Farina. Il prezzo rappresentava per quei tempi un primato di convenienza.



COME CAMBIA TORINO

Nel **1901**, con 335.000 abitanti, gli operai del metalmeccanico sono circa 15.000, e poche centinaia nell'industria dell'auto; **dieci anni dopo** - su un totale di 427.000 abitanti - i metalmeccanici superano le 30.000 unità, per metà impiegati nel settore automobilistico (dal 4,5% al 7% degli abitanti).

Crescono interi **quartieri popolari** intorno all'industria metalmeccanica;

- **Borgo San Paolo** che, nel periodo 1901-1921, passa **da 4.000 a 32.000** abitanti soprattutto per la presenza di case automobilistiche;

- **Barriera di Milano** passa **da 5.700 a 25.000**

- **Nella zona intorno alla Fiat di Corso Dante grande sviluppo di imprese:**
Nel 1894, c'erano 12 imprese con 588 operai, mentre nel 1914 erano salite a 72 con 4.587 operai

Dei 29.000 addetti alla metallurgia nel 1911, 6.500 erano dell'industria automobilistica (22%) e circa la metà di Fiat.

Addetti Fiat

1900	50
1904	500
1906	628
1909	2500
1911	3500
1915	5000
1916	9000
1918	16000

Ma la struttura dell'industria nel 1911 continua ad essere molto frammentata

	imprese	addetti	imprese	addetti
meno di 10 addetti	4081	15144	79.2%	17.3%
da 10 a 25	525	8851	10.2%	10.1%
oltre 25	545	63300	10.6%	72.5%
	5151	87295	100.0%	100.0%

Frammentazione anche nell'industria meccanica; nell'auto crescita piccole imprese per la produzione di accessori, componenti e lavorazioni di carrozzeria

LA PRIMA GUERRA MONDIALE

Lo scenario cambia: occorre rifornire l'esercito di armi ed equipaggiamento. Ciò comporta **l'avvio di una vera e propria produzione di guerra** che vede un rapido sviluppo delle imprese operanti nei settori meccanico, metallurgico, chimico, elettrico ed estrattivo

- Nel **1914** l'**industria siderurgica e quella meccanica** coprono il **5,2%** e il **21,6%** dell'intero prodotto dell'industria manifatturiera;
- nel **1917** tali percentuali diventano del **10,8%** e del **31,8%**.

Alla fine del **1916** si contano a Torino **207 stabilimenti ausiliari (oltre il 50% del totale)** con **58.582 operai: determinante il ruolo della domanda pubblica che dà origine a elevati profitti**

Ma il ruolo della **domanda pubblica** per l'industria automobilistica si era già manifestato a partire dal 1913, dopo l'esperienza della Libia, nella fase della neutralità, con le forniture ai paesi belligeranti e con i preparativi per la guerra.

Per la prima volta, le **esigenze della strategia militare risultano essere subordinate alla capacità produttiva del settore industriale**: occasione di crescita delle imprese anche attraverso l'integrazione verticale e la diversificazione.

DIVERSIFICAZIONE FIAT: acquisizione di **RAPID, OFFICINE DUBOSC, SOCIETA' PER LE LIGNITI, SOCIETA' ITALIANA FABBRICAZIONE PROIETTILI, WAY ASSAUTO, ANSALDI**

INTEGRAZIONE VERTICALE FIAT: acquisizione del **GRUPPO PIEMONTESE** (FERRIERE PIEMONTESI, SOCIETA' INDUSTRIE METTALURGICHE, OFFICINE DIATTO), SOCIETA' FORZE IDRAULICHE MONCENISIO

CRISI ANSALDO: Fiat assorbe le produzioni aeronautiche, quelle auto e lo stabilimento San Giorgio per la fabbricazione di grandi motori per navi.

In questo modo la **Fiat controlla i tre quarti del settore metalmeccanico regionale** e passa dal trentesimo posto al terzo nella graduatoria delle imprese nazionali per dimensioni

Il metalmeccanico diventa l'asse portante del tessuto produttivo torinese

FIAT

Anni	Produzione vetture	Produzione v. commerciali	Produzione totale
1914	3.236	1.408	4.644
1915	989	6.657	7.646
1916	472	12.225	12.697
1917	1.967	17.217	19.184
1918	2.238	14.304	16.542
1919	1.973	10.618	12.591
1920	6.584	7.730	14.314
1921	8.988	1.338	10.326
1922	10.466	n.d.	10.466

Dal 1914 al 1918 +356%

LANCIA	TOTALE	AUTO	AUTOCARRI
1914	462	457	5
1915	511	393	118
1916	686	415	271
1917	855	392	463
1918	894	35	859

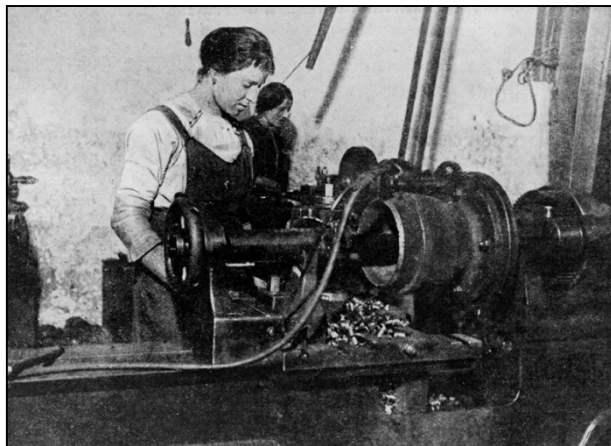
Dal 1914 al 1918 +94%

TORINO

CAMBIAMENTI SOCIALI: fin dal 1916 la manodopera maschile è sostituita nelle fabbriche da ragazzi e, soprattutto, donne.

Il numero delle donne aumenta sensibilmente nell'industria torinese: dalle poche migliaia dell'inizio della guerra, le lavoratrici diventano

- 23.000 nel 1915,
- 89.000 alla fine del 1916,
- 175.000 nel 1917
- 200.000 al termine del conflitto



TORINO E L'INDUSTRIA AUTOMOBILISTICA

ALDO ENRIETTI

SENIOR CIVICO TORINO

3. DAL PRIMO DOPOGUERRA AGLI ANNI '70

Biblioteca civica centrale, Torino 24 maggio 2017

IL PRIMO DOPOGUERRA

Quattro anni di produzione di guerra sostenuta dalla domanda pubblica impressero un'accelerazione allo sviluppo industriale di Torino:

- il **settore metallurgico-meccanico** arrivò a occupare 55.000 operai, sfiorando il **40% della manodopera torinese**.
- Gli operai direttamente occupati nell'industria dell'auto erano 24.500**, quasi la metà del settore metallurgico.

Tenuto conto del vasto indotto di fabbricazioni legate alla produzione degli autoveicoli, si può affermare che la grande guerra fece compiere a Torino un primo passo in direzione di quella **monocoltura industriale** che si sarebbe affermata con il miracolo economico.

La **Fiat**, negli ultimi anni del conflitto, arrivò a **coprire l'80 per cento della produzione nazionale di autoveicoli**.

Durante la guerra, sorse la necessità per Fiat di una nuova fabbrica più grande e razionale dei vecchi stabilimenti di corso Dante (nel 1918 vi lavorano 18.000 operai).

Progettato nel 1915, tra il 1916 e il 1919 avviene la costruzione dello **stabilimento Lingotto**, prima fabbrica europea di automobili progettata e organizzata per la produzione in serie: **“un nuovo grande stabilimento, uso americano” progettato da Giacomo Matté Trucco**

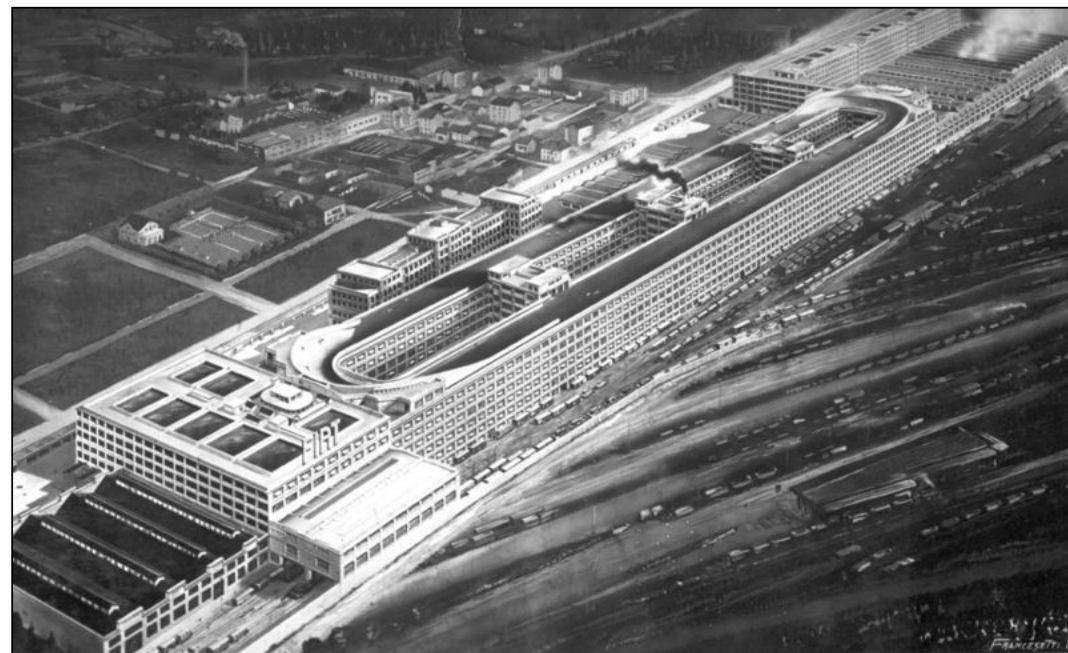


Foto aerea del 1928

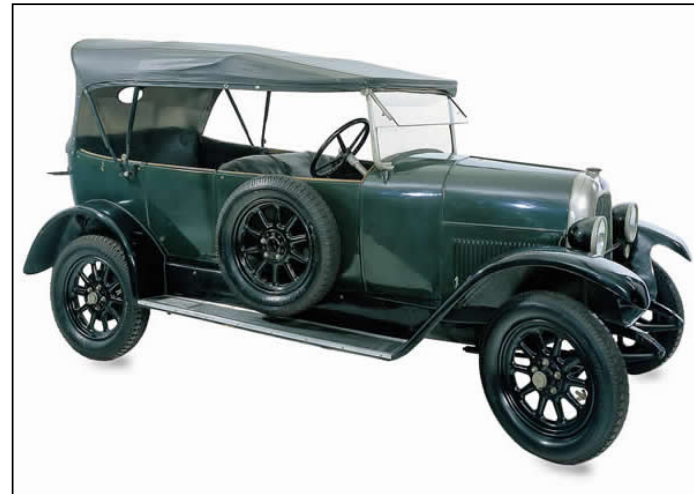
La struttura dello stabilimento era concepita per contenere, in verticale, tutte le fasi della costruzione di un veicolo: dal primo piano, dove c'erano i laboratori per i materiali, al quinto, quello del collaudo.

La necessità di un ampliamento derivava dai **cambiamenti avvenuti**:

- tra l'inizio e la fine della guerra gli operai di corso Dante erano saliti da 4 mila a 18 mila.
- La guerra aveva anche allargato il mercato interno, insegnato ad una intera generazione a guidare **automezzi** e a familiarizzare con una tecnologia che in tempo di pace forse non avrebbero mai avuto occasione di conoscere

Al Lingotto nel 1919 vengono allestite le linee di montaggio per la **produzione della "501", prima automobile italiana ad essere fabbricata in grande serie.**

Se le 2.200 **Fiat "Zero"** prodotte nel 1912-15 erano nell'anteguerra un traguardo significativo, di **"501"** se ne producono circa 46.000 fino al 1926.



Da queste officine sono uscite vetture diventate icone dell'industria automobilistica italiana:

- la **Balilla** nel 1932, utilitaria ribattezzata *Tariffa minima* per i bassi consumi;
- la **Topolino** nel 1936, una cinquecento che era la più piccola utilitaria del mondo. Rimasta in produzione fino al 1955, è arrivata a 500.000 unità.

LA CRESCITA DI FIAT

Gli **addetti** erano oltre 40.000 alla fine della guerra e, dopo la crisi successiva, sono 31.350 nel 1926 per poi toccare i 50.000 prima della seconda guerra mondiale

Oltre all'acquisto de «La Stampa» nel 1920, **Fiat assume, dopo la guerra, il controllo di buona parte della produzione nazionale nel settore ferroviario, aeronautico e cantieristico.**

La Scuola apprendisti Fiat è creata nel 1922, alla vigilia del pieno avvio della produzione nel nuovo stabilimento del Lingotto, ed è legata all'adozione del modello taylorista e fordista: l'opera di razionalizzazione doveva associarsi ad **una politica volta alla formazione e alla formazione professionale degli addetti.**

Il coordinamento produttivo centralizzato e la razionalizzante della produzione in linea intendeva **superare il vecchio sistema semiartigianale**: occorreva una **nuova gerarchia interna** legittimata da superiore conoscenza empirica e teorica delle tecnologie di produzione.

L'obiettivo è **creare una élite professionale** in grado di gestire una nuova disciplina di fabbrica.

Nei cinque anni tra il 1925 e il 1929 la Fiat produsse 190 000 autovetture, pari al 72% dell'intera produzione nazionale; nello stesso periodo vendette sui mercati esteri 134 000 vetture, per una quota di esportazione del 70%.

Alla Fiat si era intanto affermata una nuova figura manageriale, quella di **Vittorio Valletta**, destinata a guidare la Fiat stessa fino alla metà degli anni Sessanta.

Entrato in Fiat nel 1920, Valletta fu nominato **direttore centrale nel 1921** allo scopo di migliorare l'efficienza organizzativa dell'impresa, mentre nel **1935** fu chiamato ad affiancare Agnelli nella carica di **amministratore delegato**.

In precedenza aveva lavorato alla Chiribiri.



La crescita è generale nel mondo, fino alla crisi del 1929

ITALIA

Tab. 5 - Produzione di autovetture (in migliaia)

	1919	1920	1921	1922	1923	1924	1925	1926	1927	1928	1929	1930
USA (1)	1.652	1.906	1.468	2.274	3.625	3.186	3.735	3.692	2.937	3.775	4.455	2.787
Francia	18	n.d.	41	49	72	97	121	159	145	187	212	194
Gran Bretagna	n.d.	60	n.d.	56	71	117	132	154	165	165	182	170
Germania	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	39	32	85	102	96	77

1925	45.800
1926	60.500
1927	50.700
1928	53.900
1929	51.900
1930	41.900
1931	25.800
1932	26.500
1933	38.200

NB: prima del 1925 non si hanno dati ufficiali

La **crisi del 1929** determina profondi cambiamenti nell'industria automobilistica mondiale:

- Aumenta la **concentrazione su di un numero limitato di grandi imprese** (in Francia, ad esempio, si passa da novanta imprese nel 1928 a 28 nel 1932, che diventano 10 nel 1938).
- Si modifica la **composizione della domanda automobilistica**, verso prodotti popolari
- Aumenta **l'intervento pubblico** a sostegno della produzione nazionale.

In **Italia** si ha

- la **crisi e la chiusura di piccole imprese** (Ansaldo, Ceirano, Chiribiri, Diatto, Itala e Scat)
- **Alfa Romeo e Isotta Fraschini** vengono rilevate dall'IRI
- **Fiat assorbe OM** (destinata ai veicoli industriali), e la **SPA** (destinata ai veicoli speciali),
- **Si salva la Lancia**
- Viene giocata la carta della vettura popolare: nel 1932 viene presentata la Fiat 508, detta **Balilla**.

LE VIE D'ITALIA

Un lieto evento nazionale: la **BALILLA**



La Balilla è un'auto brillante e pratica

Berlina (4 posti) L. 10.800

Spider (2 posti) L. 9.900

Le auto gamma: granoturco Pinelli - Anonimo d'Acce - Pinelli Franco Filippi Fiat Italia

anche a rate mensili



La Balilla Spider è brillante e pratica



Il concetto di **popolare** è relativo: le 10.800 lire corrispondono a due anni di retribuzione di un operario specializzato, a cui bisogna aggiungere 513 lire di bollo e la benzina a 2 lire al litro. Dal 1932 al 1937 se ne producono 112.000.

E' solo con la **Topolino del 1936**, progettata da Dante Giacosa, che davvero decolla la vettura popolare. Aveva un motore da 569cc con quattro marce; velocità di 85 km/h



Processi analoghi avvengono in altri paesi, come con la Citroen **2 CV**, la Renault **4 CV** e la **Volkswagen**, anche se la produzione di massa avverrà nel dopoguerra.

A livello internazionale la ripresa inizia nel 1933.

Tab. 7 - Produzione mondiale di veicoli (in migliaia)

Paesi ⁽¹⁾	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937	1938
<i>America del Nord</i>	5.620	3.509	2.472	1.432	1.986	2.870	4.120	4.616	5.016	2.656
<i>Europa (senza U.R.S.S.)</i>	689	628	548	522	642	776	894	1.063	1.133	1.120
Germania	96	74	68	50	99	172	245	302	332	342
vetture	74	60	56	42	87	145	204	244	269	277
autocarri	22	14	12	8	12	27	41	58	63	65
Austria	9	7	4	3	1	2	3	6	6	8
Belgio	7	5	3	2	1	1	1	1	2	2
Francia	254	231	201	172	189	187	166	203	200	223
vetture	191	178	161	143	161	164	146	180	177	200
autocarri	63	53	40	29	28	23	20	23	23	23
Regno Unito	241	241	226	248	296	355	417	481	493	445
vetture	182	172	160	188	225	266	325	267	379	341
autocarri	59	69	66	60	71	89	92	114	114	104

ITALIA

		FIAT Auto
1929	55100	47.330
1930	46400	35.615
1931	28400	19.000
1932	29600	22.120
1933	41700	32.195
1934	45402	34.560
1935	50493	37.335
1936	53144	41.110
1937	77708	64.040
1938	70777	56.040
1939	68907	55.630
1940	48674	

L'uscita dalla crisi per Fiat non avvenne però con la riproposizione del modello di crescita orientato alle esportazioni ma con un forte orientamento al mercato interno: tra il 1934 e il 1939 la quota delle autovetture esportate si ridusse al 37%, la metà del periodo precedente.

Ma, dal punto di vista organizzativo, lo sviluppo verticale del processo produttivo al Lingotto creava notevoli ostacoli al flusso della produzione;

- si dovevano sollevare di trenta metri materiali pesanti per poi riportare il prodotto finito al piano terreno;
- i montacarichi non bastavano;
- non c'era possibilità di modificare l'installazione delle macchine utensili e degli impianti.

Si trattava di un sistema rigido, che non avrebbe potuto affrontare il previsto piano di incremento della produzione automobilistica studiato a metà degli anni trenta.

Occorreva un nuovo stabilimento, ma piatto → nel 1937 iniziarono i lavori, su progetto dell'ing. Vittorio Bonadé-Bottino per lo stabilimento di **MIRAFIORI**

La Reggia di Miraflores fu fatta costruire dal Duca Carlo Emanuele I di Savoia nel 1585: era il dono che il Duca decise di fare alla giovane moglie Caterina, figlia del Re di Spagna Filippo II. Venne distrutta nell'assedio del 1706.

Mirafiori è il più grande complesso industriale italiano nonché la fabbrica più antica in Europa ancora in funzione. Occupa una superficie di 2.000.000 di m². Al suo interno si snodano 20 chilometri di linee ferroviarie e 11 chilometri di strade sotterranee. Il progetto prevedeva che vi trovassero posto 22.000 operai divisi in due turni (su un totale allora di 50.000 dipendenti della Fiat).



TORINO

La Torino dell'immediato dopoguerra è molto diversa da quella del 1914. La popolazione presente passa dalle 456.440 unità nel 1914 alle 525.305 alla fine del 1918; nella crescita, la città è superata soltanto, in cifre relative, da Genova

Ma la fase di transizione al dopoguerra e all'economia di pace si profila tutt'altro che semplice: se la Fiat, era giunta ad occupare oltre 40 000 operai alla fine del conflitto, entro il mese di dicembre è prevista **una diminuzione degli organici operai di circa 8000 unità**

La grande crisi segnò anche l'avvento di nuovi equilibri nella **distribuzione del potere economico a Torino**, a favore della **Fiat**.

Con il ridimensionamento della Sip, dell'Italgas e della Snia, la Fiat **restò sola al centro del potere economico cittadino**, e l'apparato industriale torinese imboccò decisamente la strada di **un modello monoculturale**, quello dell'industria dell'auto e delle produzioni meccaniche connesse.

Crescita del ruolo Fiat anche a livello nazionale con la crisi di Ansaldo e Ilva.

Il confronto tra i censimenti industriali del 1927 e del 1939 consente di valutare le trasformazioni intervenute **nell'apparato produttivo torinese**

- Il **settore meccanico** passò dal 31%degli addetti nel 1927 al 45% nel 1939
- il **tessile e il vestiario**, sommati, scesero dal 21 al 14,6%.

L'industria metalmeccanica raggiunse il primato anche nell'insieme della **provincia di Torino**,

- Il **settore meccanico** passò dal 29%degli addetti nel 1927 al 39,4% nel 1939
- il **tessile e il vestiario**, sommati, scesero dal 34 al 23%.

Nel 1927 le fabbriche situate nel comune di Torino davano lavoro a 143.000 addetti, mentre nell'intera provincia i lavoratori industriali ammontavano a 226.000.

Nel 1939 gli addetti salirono a 192.000 nel capoluogo e a 284.000 nella provincia.

La Fiat dava lavoro a metà dei 112.000 operai metalmeccanici del 1939

Torino accentuò il suo carattere di città industriale e operaia.

Secondo il censimento della popolazione del 1936, il 55% degli attivi era addetto all'industria (il 60% degli uomini e il 45 delle donne), il 20% a commercio, credito e trasporti, l'8 amministrazione pubblica e privata, il 5 ai servizi domestici.

Il cambiamento più rilevante nella distribuzione professionale della popolazione fu però **l'aumento dei nuovi ceti medi impiegatizi** che fu potenziato dal regime.

Si registrò inoltre una **diminuzione dell'occupazione industriale femminile** legata a tendenze strutturali, ma che fu anche favorita dalla politica fascista della donna legata ai tradizionali ruoli riproduttivi

Nonostante le norme antiurbanesimo emanate dal fascismo nel 1928, **l'immigrazione** continuò ad alimentare **l'aumento della popolazione**, che nel 1940 arrivò a 700.000 abitanti.

L'ulteriore fase del processo di concentrazione industriale che si verificò negli anni trenta comportò una crescita degli operai occupati nelle **grandi fabbriche**.

Gli stabilimenti con oltre 500 addetti, che nel 1927, nell'intera provincia, occupavano il 32% della manodopera industriale, arrivarono nel 1939 al 47%. La crescita dimensionale interessò in particolare le industrie metallurgiche e meccaniche.

I carrozzieri torinesi sopravvissero alla crisi sia con l'allestimento di carrozzerie speciali ad uso militare, sia stringendo legami sempre più forti con Fiat e Lancia. Sono stati però anche obbligati ad adattarsi ai cambiamenti indotti dall'uso della carrozzeria autoportante: il lavoro di produzione di carrozzerie per la gran parte delle vetture è sparito e si sono concentrati sulle **carrozzerie di lusso, fuori serie**.

Bertone introduce una innovazione nel 1934: lancia l'idea di *carrozzerie fuori serie in piccola e media serie*, con l'opportunità di meglio ammortizzare gli investimenti e abbassare i prezzi.

LA SECONDA GUERRA MONDIALE

Durante la guerra diminuisce la produzione Fiat di veicoli (mancanza materie prime e poi sabotaggi, spostamento su produzioni belliche):

- 55 629 nel 1939
- 34 000 nel 1940
- 15 745 nel 1943
- 6 631 nel 1945
- 18 069 nel 1946

	ITALIA	
	Auto	totale
1933	38.200	41.700
1934	41.047	45.402
1935	41.000	50.493
1936	36.196	53.144
1937	61.366	77.708
1938	59.000	70.777
1939	55.578	68.907
1940	22.125	48.674
1941	11.021	38.798
1942	9.345	30.507
1943	4.014	21.134
1944	1.818	13.781
1945	2.093	10.290
1946	10.989	28.983

LA FIAT E IL DOPOGUERRA

La posizione di **Valletta nel 1946** è che in Italia esistevano le condizioni per una industrializzazione accelerata e l'auto avrebbe potuto giocare un ruolo centrale, senza temere la concorrenza americana: **Italia come mercato di massa per l'auto**

Vetture "popolari"; la prima davvero popolare come volumi è la 600 nel 1955 e poi la 500 nel 1957

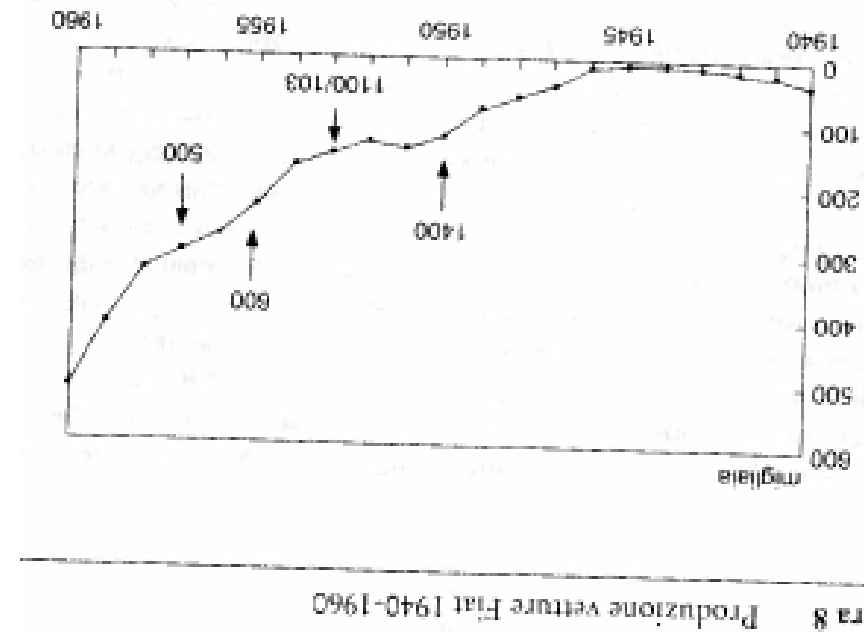
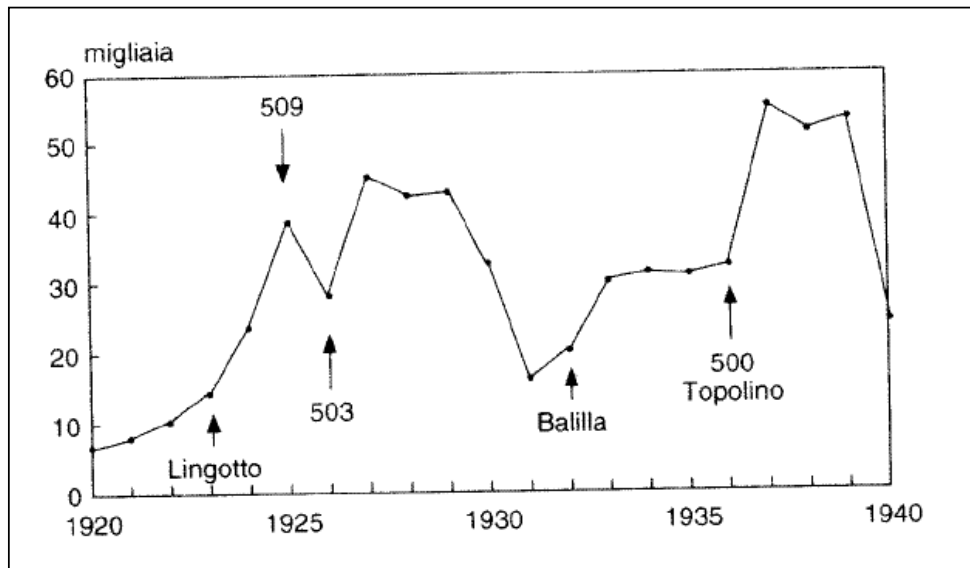


Figura 8 Produzione vetture Fiat 1940-1960

Produzione Fiat Auto in Italia

Anno	Alfa Romeo	Fiat	Lancia	Totale
1951	1.420	108.889	8.614	120.874
1952	3.514	101.659	8.034	115.159
1953	3.477	132.061	7.658	145.149
1954	3.826	163.561	11.782	181.123
1955	5.919	218.082	6.572	232.528
1956	11.748	262.143	5.746	281.593
1957	16.675	290.672	10.269	319.573
1958	20.580	327.049	10.239	359.826
1959	32.089	412.682	12.130	458.860
1960	57.870	500.527	21.022	581.379
1961	57.181	566.284	27.119	652.545
1962	56.460	748.608	26.615	833.645
1963	85.605	909.887	40.921	1.038.376
1964	65.193	881.702	28.988	977.847
1965	61.236	957.941	25.949	1.047.091
1966	59.971	1.110.701	36.988	1.209.626
1967	76.831	1.233.892	43.172	1.355.862
1968	97.220	1.301.751	36.668	1.437.607
1969	104.305	1.219.161	31.556	1.356.991

Nel **1950** si superano per la prima volta le **100.000 unità**,

nel **1960** le **500.000** e

nel **1966** il **milione** (4000 al giorno)

Aumentano occupazione e produttività:

fatto 100 il n° di ore per autovettura del 1948, si passa a 47,5 nel 1953 e a 27 nel 1958

Circolo virtuoso:

La domanda cresce per aumento reddito e imitazione modelli USA (auto come status); tale aumento permette investimenti e aumento redditività

Gli anni sessanta: il boom

Nel 1960, con 500.000 auto, Fiat è seconda, dopo VW (870.000) ma prima nel 1967 e 1968.

Nel 1968 Fiat detiene il 6,6% della produzione mondiale, il 15,7% di quella europea e il 21,2% di quella CEE.

Nel 1968 e 1969 acquisite Autobianchi e Lancia

Tali risultati dipendono dalla forte crescita del mercato nazionale, superiore a quella di altri paesi.

Dal 1959 al 1969 le auto vendute aumentano di

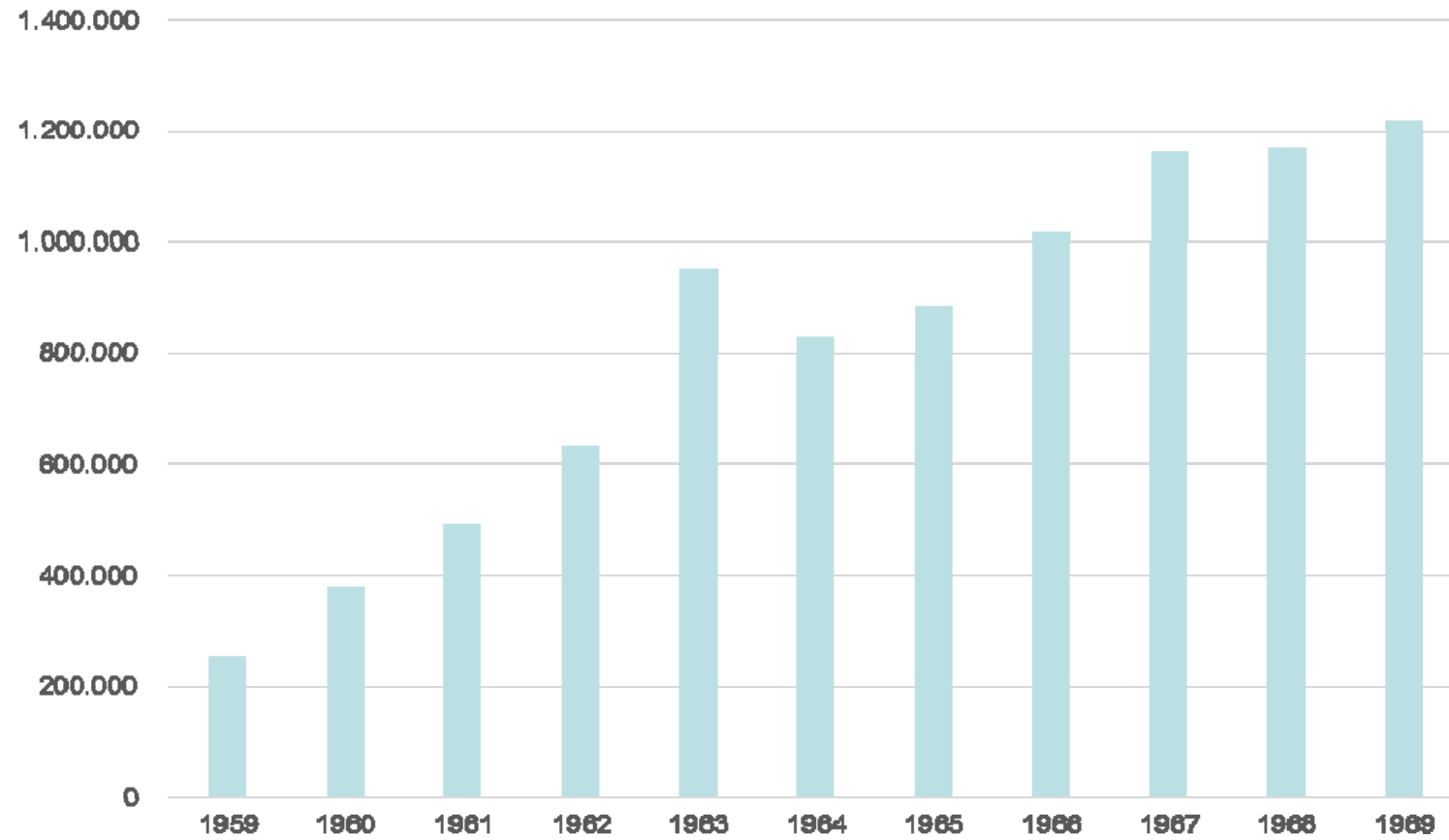
- 2,1 volte in Germania
- 2,4 in Francia
- 4,6 in Italia

Fiat davvero produttore di massa, ma concentrato sui segmenti bassi

IMMATRICOLAZIONI

1959	253.321
1960	381.385
1961	491.755
1962	634.706
1963	951.704
1964	830.175
1965	886.297
1966	1.014.975
1967	1.162.246
1968	1.167.614
1969	1.217.929

Immatricolazioni Italia



Gli anni '60 mettono anche in evidenza alcuni limiti organizzativi di Fiat:

eccessiva centralizzazione sulla figura di Valletta

- **orizzontale**: unico vertice di una impresa diversificate
- **verticale**: accentramento di decisioni strategiche ed operative

Con la presidenza di Giovanni Agnelli nel 1966 e la nomina ad amministratore delegato di Umberto Agnelli nel 1970 comincia una **riorganizzazione in senso divisionale** che giungerà a compimento **nel 1979 con la costituzione di Fiat Auto Spa.**

Nel 1967 viene inaugurato lo stabilimento di Rivalta con 20.000 nuovi assunti dal Sud

Gli anni '70 sono un momento di ricambio manageriale e di crisi:

Nel 1974 entrano due esterni; **Tufarelli** (proveniente da Olivetti) come Direttore del Gruppo Automobili e **Romiti** (proveniente dalle partecipazioni statali) come Direttore centrale.

Meteora **De Benedetti** nel 1976: amministratore delegato con Umberto Agnelli e Romiti. L'idea è affidare a un esterno la guida operativa

Cambiamenti indotti da:

- crisi petrolifera,
- inflazione,
- aumenti salariali,
- auto invendute,
- investimento in Brasile → aumento indebitamento.

Conseguenza: ritardo nel lancio dei modelli (buco tra il 1974 ed il 1978, prima esce la Ritmo e poi la Panda).

Cambiamenti organizzativi:

nel **1979 Fiat Spa diventa la holding** del gruppo che controlla le società industriali dotate di autonomia;

sempre nel **1979** nasce **Fiat Auto Spa** con amministratore delegato **Vittorio Ghidella**.

BIBLIOGRAFIA

Abrate Mario, [L'industria piemontese 1870 -1970. Un secolo di sviluppo](#), Mediocredito Piemontese, Torino 1978

Berta Giuseppe, a cura di, [Torino Industria. Persone, lavoro, imprese](#), Archivio storico della Città di Torino, Torino 2008

Città di Torino, [Torino-Detroit: due città a confronto](#), Città di Torino, Torino, 1982

Gabert Pierre, [Turin ville industrielle. Étude de géographie économique et humaine](#), Presses Universitaires de France, Paris, 1964

IRES, [Panorama economico e sociale della provincia di Torino](#), IRES, Torino 1959

Levra Umberto (a cura di), [Storia di Torino 7. Da capitale politica a capitale industriale \(1864-1915\)](#), Einaudi, Torino, 2001

Zangola Mauro, [Le trasformazioni dell'industria manifatturiera torinese](#), Torino strategica, 2004

Tutti i libri sopra indicati sono scaricabili da:

[***Bess Digital Archive***](#)

[***Museo Torino Libri digitalizzati***](#)

Biffignandi Donatella, [Torino tra Ottocento e Novecento](#)
Museo dell'Automobile di Torino

Biffignandi Donatella, [Nascita e sviluppo dell'industria automobilistica](#)
Treccani online

Biffignandi Donatella, [Fervore meccanico a Torino](#)
Museo dell'Automobile di Torino

Canestrini, Giovanni, [L'Automobile: il contributo italiano all'avvento e all'evoluzione dell'autoveicolo](#), Roma, Reale Automobile Club d'Italia, 1938

Castronovo Valerio, [Fiat, 1899-1999: un secolo di storia italiana](#), Rizzoli, Milano, 1999

Volpato Giuseppe, [L'industria automobilistica internazionale](#), CEDAM, Torino, 1983

Volpato Giuseppe, [FIAT Auto. Crisi e riorganizzazioni strategiche di un'impresa simbolo](#), ISEDI, Torino, 2004

Volpato Giuseppe, [FIAT GROUP Automobiles](#), Il Mulino, Bologna, 2011